



Trafikministeriet

## Notat

Dato : 3. december 2004  
J.nr. : 443-2

### **Redegørelse for de nye danske sikkerhedskrav i sovebusser samt retsstillingen i Tyskland**

På baggrund af de to alvorlige trafikulykker i Tyskland med danske sovebusser bad trafikministeren Færdselsstyrelsen om både at udarbejde redegørelser for de to ulykker samt at fremkomme med forslag til sikkerhedsmæssige forbedringer af busser, når de anvendes som sovebusser.

#### **Nye sikkerhedskrav i sovebusser**

I dag findes der ikke udstyr til busser, så det er muligt for passagererne at være fastspændte, når de ligger ned.

Alle nye busser skal være udstyret med sikkerhedssele ved siddepladserne. En passager, der sidder på pladsen skal anvende selen. Der er ingen krav om, at gamle busser skal være udstyret med sele ved siddepladser. Det bemærkes, at der er tale om EU-regulering.

Færdselsstyrelsen har vurderet, at sikkerhedsadskillelse mellem sovepladserne vil være en forbedret sikkerhed for passagererne, når de ligger ned i en sovebus. Det er besluttet, at fra 1. februar 2005 skal både nye og gamle busser, som anvendes som sovebusser have sikkerhedsadskillelse mellem sovepladserne.

De tyske myndigheders undersøgelser af begge ulykker viste, at der i begge tilfælde var blevet kørt med for høj hastighed. Det er besluttet, at fra 1. februar 2005 skal alle sovebusser være udstyret med en synlig hastighedsmåler, så passagererne kan reagere, hvis en bus kører for hurtigt. Det vurderes, at det vil have en præventiv effekt i forhold til chaufføren.

Endvidere er det besluttet, at nye turistbusser fra 1. juli 2005 skal være udstyret med ESP (udskridningsudstyr), som reducerer risikoen for, at bussen vælter.

## **De tyske regler**

Tyskland har ikke et generelt forbud mod, at busser anvendes som sovebusser. Tyskland har forskellige hastighedsgrænser. I Tyskland må en sovebus kun køre 80 km/t. Ikkesovebusser på køre 100 km/t (med sikkerhedssele).

Tyskland har regler om seler i nye busser. De tyske regler adskiller sig fra de danske regler ved at kræve, at når der er en sele i en bus, så skal den anvendes. Tyskland har så nogle undtagelser fra dette krav, bl.a. skal stående passagerer ikke anvende sele, ligesom det er tilladt kortvarigt at undlade at benytte selen (toiletbesøg). Tyskland har heller ikke nogen krav om seler i gamle busser.

De tyske regler betyder, at gamle busser kan anvendes som sovebus, mens nye busser ikke kan anvendes som sovebus, da det er ikke muligt at anvende en sele ved en siddeplads, når sædet er omdannet til en seng.

## **Initiativer**

Det er Trafikministeriets opfattelse, at de tyske regler har en u hensigtsmæssig effekt, idet de vil indebære, at busvognmænd i de øvrige EU-lande, herunder Danmark, vil undlade at udskifte gamle busser til nye busser, fordi de nye busser ikke kan anvendes som sovebusser ved kørsel gennem Tyskland. Det har både en sikkerhedsmæssig og miljømæssig uheldig effekt på længere sigt, hvis der fortsat anvendes gamle busser. De gamle busser er jo som regel ikke udstyret med sikkerhedssele, hvorfor passagerne ikke kan være fastspændte, når de sidder op.

Det kan oplyses, at Færdselsstyrelsen har vurderet, at når en gammel bus med liggende passagerer er forsynet med sikkerhedsadskillelse og kun kører 80 km/t, så er den sikkerhedsmæssigt på samme niveau, som en ny bus, der kører 100 km/t, og hvor passagerne sidder fastspændt.

Det bemærkes, at gamle busser ikke kan eftermonteres med ESP-udstyr.

Derfor har Trafikministeriet besluttet at søge at opnå en begrænset dispensation fra de tyske regler om anvendelse af sele i en ny bus. Dispensationen skal alene omfatte nye busser, når de anvendes som sovebusser.

I dag findes begrebet sovebusser ikke i EU-retsakter. Der er derfor ikke fælles EU-regler om krav til særligt sikkerhedsudstyr i busser, som anvendes som sovebusser. Anvendelse af busser som sovebusser er alene relevant, når der er tale om international kørsel. Trafikministeriet har derfor besluttet så hurtigt som muligt at få et møde med Kommissionen med henblik på at få skabt fælles regler om sovebusser i EU. Det kan oplyses, at Færdselsstyrelsen allerede er i kontakt med Kommissionen.